Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5237**

17. Wahlperiode 23. 03. 2011

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Garrelt Duin, Hubertus Heil (Peine), Florian Pronold, Heinz-Joachim Barchmann, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Edelgard Bulmahn, Martin Burkert, Sebastian Edathy, Ingo Egloff, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Lars Klingbeil, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Kirsten Lühmann, Caren Marks, Dr. Matthias Miersch, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Frank Schwabe, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Kerstin Tack, Franz Thönnes, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Flagge zeigen für die maritime Wirtschaft

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Schifffahrt und maritime Wirtschaft gehören zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen in unserem Land und haben wesentlich zu Deutschlands Position im Exportbereich beigetragen. Damit liefern sie einen wichtigen Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung im ganzen Land. Rund 400 000 Menschen waren im Jahr 2009 in der Branche beschäftigt.

Doch auch die maritime Wirtschaft hat die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise zu spüren bekommen, die zudem wie kaum ein anderer Sektor im globalen Wettbewerb steht. Aufgabe der Politik muss es in dieser Situation sein, die Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung zu schaffen, Innovationen anzustoßen und strukturelle Verbesserungen zu fördern, um die Spitzenstellung Deutschlands in der maritimen Wirtschaft dauerhaft zu sichern und auszubauen. Im Vorfeld der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven gilt es, die Anforderungen an eine zukunftsfähige maritime Politik zu formulieren.

Notwendig ist ein klarer strukturpolitischer Ansatz, der die verschiedenen Aufgabenfelder wie Finanzierung, Ordnungspolitik und Infrastrukturpolitik, Umweltschutz sowie Forschung und Entwicklung miteinander verbindet. Ziel muss es sein, eine Exzellenzstrategie zu entwickeln und das vorhandene Potential auf allen Ebenen gezielt zu fördern. Im Sinne einer Weiterentwicklung des maritimen Clusters ist die Entwicklung strategischer Ziele vonnöten. Sie sind der Schlüssel für die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Branche.

1. Schiffbau

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der deutsche Schiffbau ist eine Schlüsselindustrie, die Wachstumsimpulse für viele andere Branchen in Deutschland liefert. Doch die aktuelle Situation der Schiffbauindustrie ist angespannt. Die Auftragslage stellt sich weiterhin als schwierig dar. Der Anteil an der Weltschiffbauproduktion der deutschen Werften beträgt nunmehr 1 Prozent.

Die Branche steht vor einem grundlegenden Strukturwandel. Der Markt für Handelsschiffe ist gekennzeichnet durch eine Konzentration der Fertigung in Fernost, vor allem in Korea, China und Japan, die mittlerweile einen großen Kompetenzvorsprung insbesondere beim Bau von Massengutfrachtern und Tankern haben. Gerade Korea dringt inzwischen zunehmend in den Spezialschiffbau vor. Um die deutsche Position auf dem Weltmarkt zu sichern, ist die strategische Neuausrichtung der Geschäftsfelder und die Erschließung neuer Märkte notwendig. Dies gilt auch für den Marineschiffbau, der von einer sinkenden staatlichen Binnennachfrage bei gleichzeitigem Nachfragerückgang im Handelsschiffbau betroffen ist.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die Anstrengungen der deutschen Werftunternehmen zur strukturellen Neuausrichtung ihrer Geschäftstätigkeit;
- das Zusammenwirken von Industrie und Sozialpartnern, um die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus zu sichern.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Schiffbaupolitik stärker an der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation und den Erfordernissen der Werftindustrie auszurichten;
- die Hilfen für deutsche Werftbetriebe im Rahmen eines Kredit- und Bürgschaftsprogramms des Bundes in Fortentwicklung des „Wirtschaftsfonds Deutschland" weiterzuführen;
- die weiteren Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der deutschen Werftindustrie fortzusetzen;
- eine industriepolitische Strategie vorzulegen, die diese Maßnahmen vor dem Hintergrund der besonderen Anforderungen der Schiffbauindustrie fortentwickelt und der KfW Bankengruppe eine aktive Rolle bei der Schiffsfinanzierung einräumt;
- bei der Formulierung eines solchen strukturpolitischen Ansatzes die besondere Situation des Marineschiffbaus zu berücksichtigen;
- zur zielgenauen Ausgestaltung der verschiedenen Instrumente die Strukturen der Schiffsfinanzierung bei den Bestellungen deutscher bzw. ausländischer Reeder bei in- bzw. ausländischen Werften zu erfassen und zu dokumentieren;
- ferner die schiffbaubezogenen Hilfsmaßnahmen im Rahmen des „Wirtschaftsfonds Deutschland" und ihre Wirkung für die Sicherung von Betrieb und Arbeitsplätzen in der deutschen Werftindustrie zu evaluieren und zu dokumentieren;
- durch Investitionsanreize etwa im Bereich der Steuerpolitik den Schiffbau in Deutschland zu fördern;
- eine Übersicht der bestehenden „tax lease-Modelle" in anderen Ländern zu erstellen;

- ein europaweites Benchmarking von Teilbereichen der Werftenförderung durchzuführen, um die Möglichkeiten einer weiteren politischen Flankierung der Schiffbauaktivitäten in Deutschland mit Hilfe von Finanzierungsinstrumenten des Bundes zu prüfen;
- sich vor dem Hintergrund der fortbestehenden Finanzkrise in Europa gegenüber der Europäischen Kommission weiter für eine Beibehaltung der Möglichkeit einer erhöhten Bürgschaftsquote befristet bis Ende 2012 einzusetzen;
- an der Erhöhung der zulässigen Obligo-Grenze für Avalgarantien festzuhalten und die Möglichkeiten der Einführung eines Avalrahmens für Inlandsgeschäfte zu prüfen;
- das Instrument der Zinszuschüsse für Exportkredite auf CIRR-Basis (CIRR = Commercial Interest Reference Rate) fortzuführen;
- die politische Unterstützung für die Exportaktivitäten der deutschen Marineschiffbauindustrie zu intensivieren;
- Marineschiffsneubauten als Referenzprojekte für den Export zu fördern, insbesondere durch eine intensive Betreuung der Kunden durch die Bundeswehr;
- im Bereich des Marineschiffbaus eine Plattform für den Informationsaustausch und die Abstimmung über Exportprojekte zwischen Bundeseinrichtungen und Privatwirtschaft zu schaffen und die bestehenden Strukturen zur Unterstützung von Exporten der deutschen Industrie zu optimieren und auszubauen;
- sich auf europäischer Ebene für verbindliche gemeinsame Exportrichtlinien einzusetzen;
- sich auf europäischer Ebene für einheitliche Rahmenbedingungen in der Beschaffungspolitik einzusetzen;
- sich auch nach dem Scheitern der Verhandlungen über ein OECD-Schiffbauabkommen (OECD = Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) in den internationalen Gremien weiter für eine Beseitigung der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Markt einzusetzen;
- sich auf der EU-Ebene für neue gemeinsame Rahmenbestimmungen über staatliche Beihilfen für den Schiffbausektor einzusetzen;
- sich auf EU-Ebene für eine Stärkung der Rolle der Europäischen Investitionsbank einzusetzen und eine bevorzugte Kreditbereitstellung zum Bau technologisch hochwertiger umweltfreundlicher Schiffe auf europäischen Werften zu erreichen;
- eine Exzellenzstrategie zu entwickeln, um eine stärkere Positionierung der deutschen Werftindustrie im Hightech-Segment zu ermöglichen;
- die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation in der Schiffstechnologie konsequent fortzusetzen und einen besonderen Schwerpunkt auf anwendungsbezogene Forschung zu legen;
- die Förderprogramme in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Innovation auf alle maritimen Zukunftsmärkte, insbesondere auch die Offshore-Windenergie, auszuweiten;
- sich gegenüber der Industrie für eine weitere Erhöhung ihres FuE-Finanzierungsanteils (FuE = Forschung und Entwicklung) einzusetzen;
- den deutschen Marineschiffbausektor bei seinen Exportanstrengungen durch die Förderung von Referenzprojekten mittelbar und unmittelbar zu unterstützen;

- die laufenden Anpassungsprozesse des Marineschiffbausektors an die strukturellen Veränderungen im nationalen und internationalen Markt aktiv zu unterstützen und Arbeitsplatzverluste durch eine Förderung der zivilen Umnutzung von Werftstandorten, etwa für den Windenergiebereich, zu kompensieren;
- den europäischen Rahmen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovationen konsequent auszuschöpfen;
- den bewährten Dialog zwischen den Sozialpartnern, Bund und Ländern im Rahmen des Programms „LeaderSHIP Deutschland“ fortzuentwickeln;
- auf der Basis der Empfehlungen der länderübergreifenden Arbeitsgruppe „Schiffbauliche Hochschulausbildung und Forschung“ konkrete Maßnahmen zur Sicherung des Ingenieurnachwuchses der Schiffbauindustrie zu entwickeln.

2. Seeschifffahrt

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat sich als Schifffahrtsstandort trotz globaler Krise behauptet. Deutsche Reeder disponieren vom deutschen Standort aus derzeit rund 570 Handelsschiffe unter deutscher Flagge mit rund 15,1 Millionen Bruttoraumzahl modernster Tonnage. Hinzu kommen rund 3 000 Schiffe, die derzeit befristet unter fremder Flagge fahren.

Mit der Tonnagesteuer, dem Lohnsteuereinbehalt, den Fördermitteln zur Senkung der Lohnnebenkosten, der Ausbildungsplatzförderung und der Schiffsbesetzungsverordnung hat der Bund in den vergangenen Jahren wichtige Weichen gestellt, um den Schifffahrtsstandort zu stärken. Einen wichtigen Beitrag für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Standortes leistet auch das „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ (Maritimes Bündnis). Im Jahr 2009 hatten rund 30 000 Beschäftigten an Bord und bei Landbetrieben der Seeschifffahrt in Deutschland einen Arbeitsplatz.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die Zusage der Küstenländer auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock, die notwendigen Ausbildungskapazitäten an Fachhochschulen und Fachschulen zur Verfügung zu stellen;
- die Zusage der Reeder auf der Sechsten Nationalen Maritimen Konferenz in Rostock, alle Absolventen der entsprechenden Ausbildungsgänge zu übernehmen;
- den Schutz der Schifffahrt im Rahmen der EU-Mission Atalanta vor Piraterie.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Vereinbarungen der Partner im „Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ weiterhin zu einem Schwerpunktthema ihrer Schifffahrtspolitik zu machen;
- die Bündnisinitiativen fortzuentwickeln;
- mit einer konsequenten Förderung der Seeschifffahrtsbranche dazu beizutragen, dass die deutsche Handelsflotte auch in Zukunft wettbewerbs- und leistungsfähig bleibt;
- die Kürzung der Fördermittel für die Seeschifffahrt im Bundeshaushalt zurückzunehmen und die Zusagen zur Senkung der Lohnnebenkosten für den Betrieb deutscher Handelsschiffe im internationalen Verkehr einzuhalten;

- an den Instrumenten Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt festzuhalten, sofern die deutschen Reeder ihre Zusage einhalten, einer weiteren Ausflaggung deutscher Handelsschiffe entgegenwirken und auch einer Verstärkung ihrer Ausbildungsanstrengungen für seemännische Berufe in dem verabredeten Maße nachkommen;
- die Effekte von Bündnisanstrengungen und Tonnagesteuersystem auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu dokumentieren;
- die Modelle politischer Flankierung für die Seeschifffahrt in anderen Ländern im Sinne eines Benchmarking zu erfassen;
- einer weiteren Ausflaggung deutscher Schiffe entgegenzuwirken und auf der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven neue Ziele zur Rückflaggung des Schiffsbestandes unter deutscher Flagge zu vereinbaren, um den Anteil von Handelsschiffen unter deutscher Flagge gegenüber Nicht-EU-Flaggen zu erhöhen und damit einen weiteren Verlust von Arbeitsplätzen in Deutschland zu verhindern;
- die Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt konsequent fortzusetzen;
- gemeinsam mit den Küstenländern die Entwicklung der Absolventenzahlen an seefahrtbezogenen Fach- und Fachhochschulen zu dokumentieren, um vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung in Deutschland und der Altersstruktur der derzeit beschäftigten Seeleute ein bedarfsgerechtes Ausbildungsangebot vorhalten zu können;
- dafür Sorge zu tragen, dass die zugesagten Ausbildungskapazitäten und die finanziellen Beiträge zur Ausbildung deutscher Seeleute durch die Küstenländer und die Seeschifffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt werden;
- sich dafür einzusetzen, dass die Anzahl der ausbildenden Schifffahrtsunternehmen zunimmt;
- sich gegenüber den Reedereien und Verbänden dafür einzusetzen, dass die Auszubildenden in der Seeschifffahrt in sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse übernommen werden;
- im Einvernehmen mit den Sozialpartnern an der Anwendung der vereinbarten zeitlich befristeten Ausnahmeregelungen zur Schiffsbesetzungsverordnung und der Möglichkeit der Ausbildung auf ausgeflaggten Schiffen festzuhalten;
- dafür Sorge zu tragen, dass Seeleute aus EU-Mitgliedstaaten den vorgeschriebenen Rechtslehrgang für Kapitäne auf Schiffen unter deutscher Flagge absolvieren, der Teil der Vereinbarungen zur Öffnung der Schiffsbesetzungsverordnung ist;
- die Auswirkungen der vollen EU-Freizügigkeit ab dem 1. Mai 2011 auf den deutschen Arbeitsmarkt zu untersuchen und zu dokumentieren;
- die gemeinsamen Anstrengungen von Bund, Ländern, Sozialpartnern und der Bundesagentur für Arbeit zur Imagebildung weiterzuführen, um die seemännischen Berufe attraktiver zu machen;
- den Entwurf eines neuen Seearbeitsgesetzes vorzulegen, um das internationale Seearbeitsübereinkommen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten zeitnah zu ratifizieren;
- den Rahmen der „EU-Beihilfeleitlinien im Seeverkehr“ vollständig auszuschöpfen;

- sich innerhalb der EU für die Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen unter Ausnutzung der Spielräume der europäischen Beihilfeleitlinien einzusetzen;
- gemeinsam mit den deutschen Reedern und ihren Arbeitnehmervertretungen einen wirksamen Beitrag zur Abwehr internationaler Piraterie, insbesondere am Horn von Afrika, zügig zu entwickeln und sich auf internationaler Ebene für deren Umsetzung einzusetzen.

3. Häfen

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutschen Häfen sind ein wichtiger Garant für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland im globalen Wettbewerb. Sie haben als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Auch aufgrund der gut ausgebauten Hafenstandorte in Deutschland hat sich die Transportleistung der deutschen Seeschifffahrt in den vergangenen 20 Jahren mehr als vervierfacht. Die Seehäfen dienen nicht nur als Drehscheibe bei der Abwicklung des deutschen Außenhandels, sondern erbringen eine Vielzahl an Dienstleistungen. Von den Seehäfen profitiert daher ganz Deutschland mit einer Vielzahl von komplementären Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die in allen Regionen und Wirtschaftssektoren angesiedelt sind.

Als Teil des „Masterplans Güterverkehr und Logistik“ hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der vergangenen Wahlperiode ein „Nationales Hafenkonzept“ vorgelegt. Es trägt dem verkehrspolitischen Ziel Rechnung, die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems besser miteinander zu verknüpfen. Ziel muss es sein, Wirtschaftswachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen nicht durch Engpässe in den Häfen und bei den Hinterlandanbindungen zu behindern. Der Masterplan versteht die Hafenpolitik als nationale Aufgabe in gemeinsamer Verantwortung des Bundes, der Länder und der Wirtschaft und zielt auf eine noch bessere Koordinierung der nationalen Hafenpolitik, eine enge Vernetzung der See- und Binnenhäfen sowie eine verstärkte Kooperation der Häfen im kartellrechtlich zulässigen Rahmen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die im Nationalen Hafenkonzept formulierten Maßnahmen zügig umzusetzen, stetig weiterzuentwickeln und anzupassen;
- sich auf EU-Ebene nachdrücklich für die Umsetzung des EU-Konzepts „From Road to Sea“ einzusetzen;
- ein nationales Konzept zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu entwickeln und mit den Ländern abzustimmen;
- sich zur Verwirklichung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf europäischer Ebene für eine Harmonisierung der Beihilferichtlinien und Transparenzregelungen einzusetzen;
- Modelle zu prüfen, mit denen sich die Ausnutzung der Hafenkapazitäten optimieren lässt und Spitzen im Verkehrsaufkommen besser reguliert werden können;
- durch den Ausbau des Kombinierten Verkehrs (KV) und eine Aufstockung der finanziellen Mittel die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schienenweg zu unterstützen;
- zu prüfen, ob Umschlaganlagen für den Stückgut- und Massengutverkehr in Analogie zur KV-Förderung gefördert werden können;
- die Hafensicherheit und die Sicherheit des Seeverkehrs zu koordinieren.

4. Hafenhinterlandanbindungen

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland verfügt über eine der besten und modernsten Verkehrsinfrastruktursysteme weltweit, mit einem dichten und leistungsfähigen Netz an Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen. Gleichwohl wird die vorhandene Infrastruktur nicht ausreichen, um das zu erwartende Güterverkehrswachstum zu bewältigen. Laut ProgTrans AG wird das Güterverkehrsaufkommen bis 2050 auf nahezu 5,5 Milliarden Tonnen ansteigen. Besonders stark wird der Seehafenhinterlandverkehr zunehmen: Das Aufkommen wird voraussichtlich bis 2025 um rund 130 Prozent von 195 Millionen auf rund 450 Millionen Tonnen steigen.

Vor diesem Hintergrund muss es das Ziel sein, die Spitzenstellung Deutschlands sowohl in den Bereichen Güterverkehr und Logistik als auch bei der Vorhaltung der Verkehrsinfrastruktur dauerhaft zu sichern. Den damit verbundenen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen müssen sich Politik und Wirtschaft gleichermaßen stellen. Vor allem in den großen deutschen Containerhäfen Hamburg und Bremerhaven werden nach dem Abflauen der Finanzkrise bereits jetzt erneut Kapazitätsengpässe sichtbar.

Die aktuelle Bundesregierung hat es in dieser Legislaturperiode bisher versäumt, an den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ der Vorgängerregierung anzuknüpfen. Im nun vorliegenden „Aktionsplan Güterverkehr“ werden wichtige Maßnahmen nicht weiter verfolgt. Ausgerechnet das Ziel einer Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf den Schienenweg ist im Aktionsplan gestrichen. Mit der von der Bundesregierung geplanten Einführung der reinen verkehrsträgerbezogenen Nutzerfinanzierung müssten langfristig alle Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Wasserstraßen gestoppt werden. Beim Schienenverkehr reichen die Trassenpreise allein nicht aus, um einen zukunftsfähigen Ausbau der Hinterlandverkehre zu garantieren. Notwendig ist stattdessen eine integrierte Verkehrspolitik, die auf einer vernünftigen Kombination der Verkehrsträger basiert. Hier ist insbesondere die überragende Bedeutung leistungsfähiger Schienenverbindungen von den industriellen Zentren im Binnenland zu den deutschen Seehäfen zu nennen, die einen wesentlichen Erfolgsfaktor für den Wirtschaftsstandort darstellen.

Gleichzeitig ist eine stärkere Beteiligung der Binnenschifffahrt am steigenden Verkehrswachstum anzustreben. Zu nennen ist hier insbesondere die Transportleistung durch die Binnenschifffahrt, deren Anteil in Deutschland rund 12,8 Prozent beträgt und damit deutlich über dem EU-Durchschnitt liegt. Die Binnenschifffahrt stellt gegenüber Straßen- und Schienenverkehr beim Energieverbrauch den wirtschaftlichsten Verkehrsträger dar. Zu einem effizienten und umweltfreundlichen Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen gehört es daher auch, dass die Binnenwasserstraßen schiffbar bleiben und ihre ökologischen Funktionen erfüllen können. Dies ist und bleibt Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Nach dem Willen der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP sollen jedoch rund 80 Prozent der bisherigen Aufgaben der WSV künftig privatisiert werden. Damit besteht die Gefahr, dass die WSV die ihr zugedachten Aufgaben wie Wartung von Anlagen, Lotswesen und Havariemanagement nicht mehr optimal erledigen kann. Diese Politik gefährdet nicht nur Arbeitsplätze, sondern provoziert Kostensteigerungen. Dabei beweist die WSV seit Jahrzehnten, dass sie ihre Aufgaben gut bewältigt. Das bundesdeutsche Wasserstraßennetz gehört zu den besten der Welt und die WSV unterliegt, wie alle Behörden, einer stetigen Überprüfung und sorgt in einem kontinuierlichen Optimierungsprozess für zunehmende Effektivität.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- im Aktionsplan Güterverkehr der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schienenweg und Wasserstraßen absolute Priorität einzuräumen und beim Ausbau der Hinterlandanbindung der Seehäfen entsprechend anzuwenden;
- die Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen unverzüglich unter Beachtung ökologischer Kriterien zielgerichtet, leistungs- und bedarfsgerecht auszubauen und dazu ein glaubwürdiges Finanzierungskonzept für den chronisch unterfinanzierten Schienenverkehr bis 2025 vorzulegen;
- zur Sicherung der Infrastruktur für die Schienenwege und Wasserstraßen an der bewährten Verteilung der Mittel aus der Lkw-Maut festzuhalten und von einer reinen verkehrsträgerbezogenen Nutzerfinanzierung abzusehen;
- Maßnahmen zu ergreifen, um eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur mittels intelligenter Verkehrslenkungsmaßnahmen sicherzustellen;
- sich auf europäischer Ebene für einen schrankenlosen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen einzusetzen und damit zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Wasserstraße und somit zur Reduzierung der Transportkosten innerhalb der EU beizutragen;
- Maßnahmen zu ergreifen, um wettbewerbsfähige und transparente Trassenpreise im Seehafenhinterlandverkehr zu gewährleisten;
- an der bewährten Struktur der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes festzuhalten und sicherzustellen, dass die WSV auch in Zukunft die Ressourcen erhält, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben zwingend notwendig sind;
- von der geplanten Kategorisierung des Netzes der Bundeswasserstraßen Abstand zu nehmen, die mit der vorgesehenen Einstufung der Seewasserstraßen und Seehafenzufahrten in Vorrang-, Haupt- und sonstige Wasserstraßen allein nach dem wertfreien Kriterium der Jahrestonnage den Faktor der Wertschöpfung vollkommen unberücksichtigt ließe und damit die Realität der Hafen- und Logistikwirtschaft nur unzureichend abbildet.

5. Offshore-Windenergie

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Angesichts weltweit steigender Nachfrage nach endlichen fossilen Ressourcen stellt der Ausbau der erneuerbaren Energien eine nachhaltige Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft dar. Die junge, hightechorientierte Windkraftbranche macht bereits heute rund 6 Prozent der Stromversorgung in unserem Land aus. Sie bietet ein erhebliches Potenzial in den Bereichen Arbeitsplätze, Energieversorgungssicherheit und Klimaschutz. Allerdings liegt Deutschland in der Nutzung der Offshore-Windenergie deutlich hinter anderen Ländern zurück.

Aktuell zeichnet sich ab, dass für den geplanten zügigen Ausbau der Offshore-Windenergie an der deutschen Nordseeküste in nicht ausreichendem Maße Hafenstrukturen zur Verfügung stehen, die auf die spezifischen Bedarfe der Offshore-Windenergie angepasst sind. Ohne die zeitnahe Realisierung solcher Hafeninfrastrukturen können die Ausbauziele der Offshore-Windenergie weder auf nationaler noch auf europäischer Ebene erreicht werden.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass der Bund in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone im Jahr 2010 bereits 29 Offshore-Windparks genehmigt hat;
- die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Offshore-Windenergie durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben im Bereich des Netzausbaus;
- die Ausbaupläne der Bundesregierung für die Branche mit dem Sonderprogramm „Offshore-Windenergie“ der KfW Bankengruppe.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein Gesamtkonzept zur Offshore-Windenergie in Zusammenarbeit mit den Küstenländern zu erarbeiten;
- die Raumordnungsplanung des Bundes zügig zu überarbeiten und so fortzuschreiben, dass die Offshore-Entwicklung langfristig sichergestellt ist;
- einen Stand der Technik für den Bau und Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen zu formulieren;
- die Rechtsgrundlagen für die Genehmigung von Offshore-Windparks weiterzuentwickeln und die Seeanlagenverordnung zu novellieren;
- in die Evaluation der Abläufe und Zuständigkeiten im Genehmigungsverfahren insbesondere die neuen Kompetenzen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) einzubeziehen;
- sich in enger Zusammenarbeit mit den norddeutschen Küstenländern und den EU-Nachbarländern für eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren von Offshore-Windparks einzusetzen;
- sich für eine Harmonisierung der internationalen Regelungen zur Errichtung von Offshore-Windparks einzusetzen;
- die Zuständigkeit für die Durchführung von Gefahrenabwehrmaßnahmen im Bereich der Offshore-Windenergieanlagen klar zu definieren;
- die bestehenden Sicherheitskonzepte im Hinblick auf die besonderen Erfordernisse von Offshore-Windparks zu überprüfen und gegebenenfalls weiterzuentwickeln;
- für eine ständige Anpassung der Notfallpläne für die deutschen Küsten an Nord- und Ostsee entsprechend der aktuellen technischen Anforderungen zu sorgen;
- für klare Zuständigkeiten und ausreichende Kapazitäten bei der Notfallversorgung und -rettung bei Offshore-Anlagen zu sorgen;
- sich dafür einzusetzen, dass die nationalen Sicherheitskonzepte auf europäischer Ebene stärker abgestimmt werden;
- für eine angemessene Personalzuweisung bei den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und BfN sowie den maritimen Sicherheitsbehörden zu sorgen und vor dem Hintergrund der gestiegenen Anforderungen im Bereich der Sicherheit von Offshore-Windenergieanlagen eine bundesgesetzliche Regelung der Aus- und Weiterbildung zu prüfen;
- sich für harmonisierte Standards beim Arbeitsschutz auf Offshore-Windenergieanlagen einzusetzen und auf europäischer und internationaler Ebene entsprechende Initiativen zu ergreifen;

- dafür Sorge zu tragen, dass die für den Arbeitsschutz zuständigen Berufsgenossenschaften im Rahmen der Selbstverwaltung ausreichend Personal für die zusätzlichen Anforderungen bereitstellen;
- gemeinsam mit den Küstenländern den Ausbau einer zukunfts- und leistungsfähigen Netzinfrastruktur für die Offshore-Windparks voranzutreiben und die notwendigen leistungsfähigen Anbindungen der Offshore-Windparks an das deutsche Energienetz mit hoher Priorität abzuschließen;
- die durch verschiedene Netzstudien identifizierten Netzengpässe zu beseitigen;
- Investitionshemmnisse zu beseitigen, um die Entwicklung der Windenergienutzung zu beschleunigen;
- eine koordinierte Strategie zur Entwicklung der Infrastruktur im Offshore-Bereich vorzulegen;
- sich gemeinsam mit den norddeutschen Küstenländern für den Ausbau einer an den spezifischen Bedarfen der Offshore-Windindustrie angepassten Hafeninfrastruktur einzusetzen;
- beim Ausbau der nationalen Hafeninfrastruktur die besonderen Erfordernisse der Offshore-Windenergiebranche zu berücksichtigen;
- die weitere Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergiebranche politisch zu flankieren;
- weitere flankierende politischen Maßnahmen zum Ausbau der Offshore-Windenergie zu prüfen, etwa die Förderung von Spezialschiffen im Rahmen des Sonderprogramms „Offshore-Windenergie“ der KfW Bankengruppe;
- die Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich Offshore-Windenergieanlagen umfassend auszubauen und entsprechende Fördermittel im Bundeshaushalt vorzusehen;
- einen Schwerpunkt der Förderaktivitäten auf die Forschungsthemen Netzintegration der Windenergie sowie Weiterentwicklung und Anpassung von Windenergieanlagenkomponenten an Offshore-Bedingungen zu legen;
- die Entwicklung des Offshore-Ausbaus im Rahmen eines Monitoringprozesses zu begleiten;
- die ökologische Begleitforschung unter Gesichtspunkten des Naturschutzes und der Auswirkungen auf die Wasserkreisläufe auszubauen;
- ein Monitoring für die Umweltauswirkungen beim Bau und Betrieb von Offshore-Windanlagen aufzulegen.

6. Maritimer Umweltschutz

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Lebensraum Meer ist das größte zusammenhängende Ökosystem der Erde und ein wichtiger Nahrungs- und Rohstofflieferant. Zugleich stellen die Meere – gerade für eine Exportnation wie Deutschland – einen bedeutenden Wirtschaftsraum mit großen Perspektiven und Chancen dar.

Jedoch wurden die Meere in einem Irrglauben an die Unerschöpflichkeit der Ressourcen und eine grenzenlose Regenerationsfähigkeit genutzt und übernutzt. Die für die Meeresökosysteme derzeit wichtigsten globalen Probleme sind: die Überfischung, der Eintrag gefährlicher Stoffe, die Überdüngung (Eutrophierung), Verschmutzung durch Öl, das Einschleppen invasiver Arten sowie Effekte von Lärmquellen, die z. B. Meeressäuger stören und schädigen können. In zunehmendem Maße wächst die Bedrohung der Meere durch den Klimawandel. Wenn die globale Erwärmung nicht unterhalb der 2-Grad-Grenze bleibt, drohen

ganze marine Ökosysteme zu verschwinden. Plastikmüll ist ein weltweites Problem und gefährdet in zunehmendem Maße unsere Meere und Küsten: Von den jährlich bis zu 240 Millionen Tonnen produziertem Plastik landen nach Schätzungen des Umweltprogramms der Vereinten Nationen mehr als 6,4 Millionen Tonnen Müll in den Ozeanen.

Einer der wesentlichen Nutzer der Meere ist die Seeschifffahrt, die rund 95 Prozent des interkontinentalen Güterverkehrs bewältigt. Mit dem Wachstum des Seeverkehrs nehmen auch die Umweltbelastungen durch Emissionen von Treibhausgasen und anderen Luftschadstoffen zu. Angesichts dieser Entwicklung muss die Ökobilanz der Seeschifffahrt verbessert werden. Im Rahmen internationaler Gremien wie der International Maritime Organization hat sich Deutschland bereits sehr erfolgreich für den Umwelt- und Klimaschutz in der Seeschifffahrt eingesetzt und war maßgeblich an der Überarbeitung der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) beteiligt. Weitere Anstrengungen sind notwendig, um die unterschiedlichen Nutzungsinteressen am Meer miteinander in Einklang zu bringen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- den Beschluss des Umweltausschusses der UN-Seeschifffahrts-Organisation IMO (IMO = International Maritime Organization), den Ausstoß von Stickoxiden für Schiffsneubauten weltweit ab 2011 zu senken;
- die Etablierung besonders strenger Grenzwerte in Stickstoffemissions-Überwachungsgebieten ab 2015.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sektorspezifische Minderungsziele für die Treibhausgase bezogen auf die Seeschifffahrt zu benennen, die einen signifikanten Beitrag des Schiffsverkehrs zum 2-Grad-Ziel bedeuten;
- sich im Rahmen internationaler Gremien wie der IMO für die Durchsetzung der bereits verabredeten Regelungen zur Verbesserung des Umweltschutzes in der Seeschifffahrt einzusetzen;
- sich auf internationaler Ebene für die Entwicklung weiterer marktbasierter Maßnahmen als Bestandteil der umweltpolitischen Strategie einzusetzen, um eine Reduzierung der schiffsbedingten Schadstoffemissionen zu erreichen;
- aktiv darauf hinzuwirken, im Rahmen der EU zu einer abgestimmten Position hinsichtlich der Einbeziehung des Schiffsverkehrs in die Emissionsreduzierungsverpflichtungen zu kommen, sollten die IMO bzw. die Klimarahmenkonferenz bis Ende 2011 keine verbindlichen Klimaschutzmaßnahmen vorlegen;
- dafür Sorge zu tragen, dass die verpflichtenden Maßnahmen nicht zu Ausweicheffekten wie der Ausflaggung aus deutschen Flaggen führen;
- sich für eine kontinuierliche Fortschreibung der Abgasgesetzgebung einzusetzen, insbesondere eine schrittweise Absenkung des weltweit höchstzulässigen Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff und eine spürbare Senkung von Stickoxiden und Partikeln;
- sich im Rahmen der EU bzw. der IMO dafür einzusetzen, dass in den Meeresgebieten der EU-Staaten weitere Schwefelemissionsüberwachungsgebiete für die Schifffahrt (SECA) verbindlich eingerichtet werden;
- die Erweiterung der bisherigen SECA in ECA-Gebiete (ECA = Emission Control Area) zu unterstützen;

- sich für die Einführung regionaler Grenzwerte für Schadstoffemissionen in EU-Gewässern einzusetzen;
- durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass es durch die Einrichtung der SECA nicht zu weiteren Verkehrsverlagerungen vom See- auf den Landweg und damit zu einer Schwächung der Wettbewerbsposition der Kurzstreckenseeverkehre kommt;
- sich für die Einführung von emissionsbezogenen Befahrungsabgaben für alle europäischen Gewässer einzusetzen;
- darauf hinzuwirken, dass die Möglichkeiten für eine internationale Normung von landseitigen Anschlüssen für die Stromversorgung der Schiffe in Häfen unter wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten geprüft werden;
- dafür Sorge zu tragen, dass nach der erfolgten Revision die Energiebesteuerungsrichtlinie der Europäischen Kommission möglichst rasch in nationales Recht umgesetzt wird, um eine Befreiung des Landstroms von der Stromsteuer zu ermöglichen;
- sich für eine internationale Standardisierung von bordseitigen Anschlüssen an die Energieversorgung in Häfen einzusetzen;
- sich für die Klärung der Rahmenbedingungen für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) stark zu machen;
- sich für die Etablierung eines international anwendbaren Umweltindexes einzusetzen, der die Umweltverträglichkeit von Schiffen bewertet;
- sich für die Entwicklung von Zertifizierungsstandards auf EU-Ebene für ein ökologisches und effizientes Clean Shipping einzusetzen;
- sich auf internationaler Ebene für die verbindliche Einführung des Energieeffizienz-Index für Schiffsneubauten (Energy Efficiency Design Index – EEDI) und der Energieeffizienz-Managementsplan (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP) einzusetzen;
- sich für die Fortentwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz von Schiffsneubauten und im Schiffsbetrieb einzusetzen;
- die Thematik alternativer Kraftstoffe bzw. Energieträger und innovativer Antriebe in der Schifffahrt zu einem Schwerpunkt der Forschungs- und Förderpolitik des Bundes zu machen;
- das Förderprogramm „Schifffahrt und Meerestechnik für das 21. Jahrhundert“ fortzusetzen und die Förderaktivitäten des Bundes mittels neuer Programme zu intensivieren, um weitere Innovationspotentiale zu erschließen;
- sich für die Entwicklung praxisgerechter Lösungen für eine emissionsarme Seeschifffahrt einzusetzen;
- die seeschifffahrtsbezogenen Umwelt- und Klimaschutzziele im Nationalen Masterplan Maritime Technologien zu berücksichtigen;
- die Arbeiten für eine maritime Raumordnung auf europäischer Ebene aktiv voranzubringen, um die unterschiedlichen Nutzungsinteressen in den Meeres- und Küstengebieten auszugleichen.

7. Maritime Technologien

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutsche Meerestechnik ist eine Hightech-Branche mit großem Wachstumspotenzial. Vor dem Hintergrund der Ausbaupläne für die Offshore-Windenergie und der zunehmenden Bedeutung von Sicherheit im Schiffsverkehr steht die Branche vor wachsenden Anforderungen.

Ihre Spitzenposition am Weltmarkt kann sie nur mit innovativen Systemtechnologien behaupten. Bereits in der vergangenen Legislaturperiode hat der Deutsche Bundestag eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um die Zukunftschancen und Potenziale in der Meerestechnik besser zu nutzen. Diesen Weg gilt es fortzusetzen. Die Regierungsfraktionen haben es jedoch versäumt, in ihrem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP konkrete Initiativen zur Förderung der maritimen Meerestechnik vorzuschlagen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die Förderung der Meeresforschung und -technologie im Rahmen der High-tech-Strategie der Bundesregierung;
- die Bündelung aller Kräfte in Leuchtturmprojekten mit dem Ziel, die Systemfähigkeit deutscher Entwicklung voranzutreiben.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- den „Nationalen Masterplan Maritime Technologien" zur Unterstützung der meerestechnischen Industrie bis zur Siebten Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven vorzulegen;
- sich für eine abgestimmte Politik von Bund und Ländern im Bereich der maritimen Technologien einzusetzen;
- die Bereiche Forschung, Entwicklung und Innovation stärker in die maritime Koordinierung der Bundesregierung einzubeziehen;
- die Mittel im Rahmen des Förderprogramms „Schifffahrt und Meerestechnik im 21. Jahrhundert" aufzustocken;
- die Förderprogramme in Deutschland stärker zu koordinieren, um einen Beitrag zur Erhöhung der Innovations- und Leistungsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland zu leisten;
- verstärkt „Leuchtturmprojekte" zu fördern, die zur Entwicklung von Demonstrationsprojekten und zum Technologietransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft beitragen; zum Beispiel in der Entwicklung von Versorgungs- und Sicherungssystemen für Offshore-Windparks, von Geräten zum Meeresbergbau etc.;
- sich auf europäischer Ebene für die Entwicklung einer gemeinsamen Forschungs- und Förderstrategie für den maritimen Bereich einzusetzen;
- die Einbringung der deutschen Interessen in Bezug auf die EU-Förderprogramme besser zu koordinieren;
- die Forschungskooperation, insbesondere mit den Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee, zu verstärken;
- die Finanzierungsinstrumente für die mittelständische Wirtschaft zu überprüfen und im Rahmen von Förderzielen ggf. neue Perspektiven zu eröffnen;
- in Zusammenarbeit mit den Küstenländern und der Wirtschaft die gezielte Entwicklung neuer Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote zu unterstützen, um das System der dualen Berufsausbildung zu stärken;
- den Ausbau von Bildung und Ausbildung im Ingenieurbereich der maritimen Industrie zu fördern;
- die Exportunterstützung des Bundes fortzusetzen, um die wirtschaftliche Verwertung und internationale Vermarktbarkeit maritimer Technologien und die Erschließung ausländischer Märkte zu unterstützen;

- das Engagement des Bundes bei der öffentlichen Präsentation maritimer Technologien, insbesondere im Ausland und bei Messen, auszuweiten.

8. Fischerei

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Fischerei ist die älteste maritime Wirtschaftsform. Sie hat in den Küstenregionen einen erheblichen Anteil an der Wertschöpfung und ist darüber hinaus von enormer Bedeutung für andere Wirtschaftszweige, so z. B. für die Werftindustrie und den Tourismus. Fischkutter sind gerade in kleineren Häfen ein unverzichtbarer und prägender Bestandteil.

Daneben ist die Fischwirtschaft ein wichtiger Bestandteil der maritimen Wirtschaft. Die norddeutsche fischverarbeitende Industrie gehört innerhalb der EU zu der größten und leistungsfähigsten Industrie und bietet vor allem in den strukturschwachen Küstenregionen Arbeitsplätze und Zukunftsperspektiven.

In der Vergangenheit musste die Fischerei immer öfter anderen Wirtschaftsformen weichen. Ob Sand- und Kiesabbau, Offshore-Windkraftanlagen, Flussvertiefungen oder Ölbohrinseln – durch all diese Nutzungen gingen Fanggründe verloren. Diese Tendenz wird sich in Zukunft deutlich verstärken. Vor allem durch den Bau von Offshore-Windparks werden die Flächenkonkurrenzen in Nord- und Ostsee zunehmen.

Die Fischerei soll aber weiterhin integraler Bestandteil vitaler Küstenregionen sein. Daher muss die Fischerei als gleichberechtigte maritime Wirtschaftsform betrachtet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Fischereiwirtschaft an der Siebten Nationalen Maritimen Konferenz zu beteiligen;
- den Verlust von Fanggründen soweit wie möglich zu verhindern oder andernfalls einen finanziellen Ausgleich für erlittene Flächenverluste vorzusehen;
- die Berufsausübung der Fischer sicherzustellen und deren Perspektiven zu verbessern;
- sich für den Bestand der geltenden Relativen Stabilität (Quoten) einzusetzen;
- die nachhaltige Nutzung der Meeresressourcen zu fördern;
- finanzielle Unterstützung bei der Entwicklung alternativer Fischereimethoden bereitzustellen;
- den Ausbau der marinen Aquakultur zu unterstützen und zu fördern;
- die deutsche Fischereiforschung zu intensivieren und international wettbewerbsfähig zu halten;
- sich für die Reduzierung des bürokratischen Aufwandes bei der Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik der Europäischen Union einzusetzen.

Berlin, den 23. März 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333